



بسیاری از شهروندان تهرانی این روزها که به شهرشان بیشتر از مسابق فکر می کنند از خود می پرسند که واقعا آیا در شأن چهارراه ولیعصر، مرکز و گرانیگاه همیشگی شهر تهران بود که ناگهان چنین بلایی بر سرش بیاید؟ تقریبا همه مردمی که از آن حوالی عبور و مرور می کنند، عقیده دارند که راه عبور و مرور پیاده از چهارراه کاملاو علنا قطع شده و باید شهروندان فشار بیاورند تا نردههایی که در اطراف چهارراه کار گذاشته شده، برداشته شود؛ زیرا هم عبور آرام پیاده‌ها مهم است و هم اینکه اصلا گذاشتن نرده شکل آنچاره‌ها به

## نرده‌های چهارراه ولیعصر: آری یانه؟

هم ریخته، ولی واقعا حال و هوای چهارراه ولیعصر را چه چیزی خراب کرده‌است؟ در بحثی که روی گروه متخصصان و فرهیختگان ترانه تهران داشتیم، دکتر همایون صادقی، معمار و طراح شهری در پاسخ به این سؤال، چنین می‌نویسد: حدود سه یا چهار سال از افتتاح و بهره‌برداری تونل زیرگذر عابر پیاده، در چهارراه ولیعصر می گذرد. پس از افتتاح زیرگذر، تردد و حضور عابران پیاده در سطح سواره (به‌زور و ضرب نرده و حصار و آجان ) کاهش چشم‌گیری داشته. احتمالا عابران نیز امنیت بیشتری دارند. تا پیش از آن، فضای میان چهارراه، با تداخل ترافیک سواره و پیاده، بسیار زشت، غیرایمن، کم‌بازده و پرخطر بود. آن هنگام چهارراه ولیعصر، فضای شهری نبود، امروز هم نیست. امکان زیر گذر کردن سواره هم، به دلیل

### عزل‌های ناگهانی و هوایی؛ از سنگال تا بنگال

## بر کناری یکی از مدیران هوانوردی در حین مأموریت

روایت هیأت مدیره جامعه متخصصین مراقبت پرواز ایران؛ «ایران آتکا» از بر کناری دبیر کل این سازمان مردم‌نهاد و مدیر ایمنی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در یک سفر کاری

- سعید بر آبادی**

روزنامه‌نگار

قصه برخوردهای عجیب‌وغریب مدیران و وزیران با بدنه کارشناسی حوزه‌های مختلف، قصه امروز دیروز نیست. پند نگرفتن، عزل‌های نامتکامل منتقدان، وارد نکردن جامعه کارشناسی غیرهمسو اما متخصص، تکرار دوباره و دوباره تراژدی مدیریت کشور است که گاه تاسف‌آن در بر گه‌های تقویم باقی می ماند و یادآور همسویی دولت‌های ناهمسو در شیوه اداره ار کان اجرایی خود‌است و گاه، تاسف‌آور.

##### سکوت وزیر

عزل یک مدیر با سابقه در صنعت هوانوردی کشور، در شرایطی که عازم سفری بین‌المللی بوده، اگر یادآور عزل وزیر امور خار چه دولت احمدی‌نژاد در منتقدان، وارد نکردن جامعه کارشناسی غیرهمسو اما متخصص، تکرار دوباره و دوباره تراژدی مدیریت کشور است که گاه تاسف‌آن در بر گه‌های تقویم باقی می ماند و یادآور همسویی دولت‌های ناهمسو در شیوه اداره ار کان اجرایی خود‌است و گاه، تاسف‌آور.

امیرحسین رحیمی؛ مدیر ایمنی شرکت فرودگاه‌های کشور و دبیر کل جامعه متخصصین مراقبت پرواز ایران (ایران آتکا)، چند روز پیش در حالی که سوار بر هواپیمایی راهی اجلاس بین‌المللی ایفانکا در منطقه آسیاپاسیفیک بود تا در این سازمان بین‌المللی که یکی از مهمترین کارگروه‌های این سازمان جهانی است شرکت کند، خبردار شد که از سمت خود برکنار شده‌است.او اواخر ماه مهر عازم اجلاس مهمی بود تا در آن به ارائه گزارش عملکرد سالانه مراقبت پرواز کشور- قشری که به جرات می‌توان گفت در سال گذشته بیشترین نقش را در حفظ و برقراری ایمنی آسمان ایران در بحران‌های منطقه‌ای اعم از بحران عراق، اکراین و قطر داشته‌اند- بپردازد.

##### عزل در هواپیمای

سازمان بین‌المللی ایفانکا یکی از نهادهای مهم و تاثیر گذار به‌عنوان سومین بازوی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) در صنعت هواپیمایی جهان مطرح است و جامعه ایران آتکا به‌عنوان نماینده کشورمان در آن خوش درخشیده و به‌عنوان یکی از اعضای ناظر کمیته‌فنی-تخصصی ایفانکا در میان ۸ کشور مطرح و پیشرو در صنعت هوانوردی انتخاب شده است و در گردهمایی‌های جهانی و منطقه‌ای ایفانکا در راستای ارتقای ایمنی و ارائه سرویس مطلوب کنترل ترافیک هوایی به ارائه دیدگاه‌های کارشناسی می‌پردازد.
جالب اینجاست که سفر این تیم تخصصی به چنین اجلاسی، با صرف هزینه شخصی و بدون کمترین بهره‌گیری از امکانات دولتی و صرفا با هدف اعتلای طریق مؤسسه اعتباری کوثر موجب بروز مشکلات عدیده‌ای برای هواداران علمی تخصصی جهانی انجام می‌شود. با این وجود مدیر معزول ایمنی شرکت فرودگاه‌های کشور به‌رغم انجام تمامی مراحل مقدماتی سفر کارکنان دولتی چند روز پیش از شناسایی و یافتن این واقعت که طی تماس تلفنی فردی از سوی مدیریت شرکت

## آزادی بازباله‌ها تنها ماند

**سارا غضنفری**، دربی و کل کل بین قرمز و آبی داستان امروز و دیروز نیست. مردمی که تا این دندان شیفته این بازی و مردمانی هستند که دنبال توپ سفید و سیاه می‌دوند و با هر شوت سرنوشت بازی را رقم می‌زنند.

حکایت بازی استقلال و پرسپولیس سرشار از هیجان است؛ آن چنان‌که شیفتگان فوتبال دیگر خواب و خوراک ندارند و از شب قبل پشت درهای بلند آزادی در چادر و روی نیمکت انتظار سبوت آغاز بازی را می‌کنند؛ اما دربی ۸۵ با هیاهوی بیش از بازی برای خرید بلیت همراه شد. فروش بلیت دربی از طریق مؤسسه اعتباری کوثر موجب بروز مشکلات عدیده‌ای برای هواداران دو باشگاه استقلال و پرسپولیس شده و جای سؤال دارد که مقصود از تغییر سیستم مدرن اینترنتی به سیستم دستی و کلاسیک چه بوده است. اگر چه مسئولان اعلام کردند، هیچ مشکلی در فروش بلیت وجود نداشته است؛ اما کافی است پای حرف تماشاگران بنشینید تا بگویید کندی و قطعی سیستم مؤسسه، فضا‌های طولانی برای ثبت‌نام، نبودن شعبات مؤسسه کوثر در برخی شهرستان‌ها باز هم هواداران را شبانه‌بخت در آزادی گذاشت تا تن به خرید بلیت در بازار از سیاه بدهند. حالا تماشاگران عصبی منتظر بودند تا با صدور یک فرمان

کمارتفاعی تونل مترو نبوده و همچنان نیست. البته عابران پیاده معمولا قرار نیست در سطح سواره تجمع مدنی یا اجتماعی داشته باشد، که طرح زیرگذر آن رامختل کند. تسریع و بهبود در ایمنی و گذردهی اتوبوس‌هایز، باهیج‌اصل شهرسازی منافات ندارد. اما حال که زیرگذر درست شده، آیا بازگشت به وضعیت قبلی چهارراه، مطلوب، مفید و ایمن است؟ هستند کسانی که می‌گویند با توجه به شرایط فضایی پارک دانشگاه، تئاتر شهر و محله رودکی و تعدد تعویض وسیله سفر از مترو به تندر و بالعکس در ایستگاه تئاتر شهر این روایت بسیار هم شجاعانه و واقع‌بینانه است. اما در مقابل، کسانی مانند هادی کمالی،مقدم،هنرمند و تئاتر و سینمایی مستند - که شهر تهران را انسانی و به‌خصوص در مرکز آن «پیاده‌محور» می‌خواهند و چنین می‌گویند:«اینکه تهران شهری است که اصالت راه ماشین و ساختمان می‌دهد و نه به انسان - آن هم از نوع پیاده-امری کاملا بدیهی و مشهود است.

چهارراه ولیعصر هم به‌عنوان مرکز تهران و به‌گونه‌ای نماد ایران، از این قاعده مستثنا نیست و در نهایت تن به تاخت و تاز ماشین‌ها و خاکسپاری آدم‌ها داده‌است. با یک نگاه ساده به‌راحتی می‌توان فضای امنیتی و ضد انسانی را در چنین نقطه حساسی مشاهده کرد. آدم‌ها مانند گله‌های دام باید وارد دالان‌های زشت و شلوغ شوند و در این هزار توی آشوب‌زده به دنبال راهی برای فرار و رسیدن به آن سوی خیابان بگردند. و در نهایت هم از یک خروجی اشتباه سر در آورند... به هر رو، نقد و آسیب شناسی چنین معضلات بسیار مهمی، در چنین نقاط حساس و کلیدی شهر رانمی‌توان غر زدن نامید و این خود ریشه در نگاهی یکسویه و از بالا به پایین دارد که عاقبت این شهر و کشور را چنین می‌کند که تاکنون شده‌است. برای هدایت یک انسان شهروند راه‌هایی بهتر از زور و ضرب نرده و حصار واجان نیز هست؛ کافی است قبل از هر چیز این شهر را حق شهروندانش بدانیم.» اگر وضعیت

چهارراه ولیعصر انقلاب و فضا یا پلازای تئاتر شهر به لحاظ دسترسی‌های پیاده‌آطرف‌آن و طراحی شهری محیط اطراف آن، بعد از زیرگذر بهتر شده بود... نه ما این همه در مواجهه با آن بغض می‌کردیم و نه گروه‌ها و سمن‌های نخبه شهروندمدار این همه اعتراض. ما حرفی نداریم بی اثری‌ها در چهارراه ولیعصر در خط سریع خود جولان بدهند. اما قبول کنیم پیاده‌ها هم آدم‌اند و حق دارند در مواجهه با چهارراه به راه خود ادامه دهند و از روی خط عابر پیاده به آن طرف خیابان بروند. اگر هم قرار به یاد گرفتن عبور از زیرگذر‌ها بوده، آنها که اینجا خط عوض می‌کنند، تا حالا این کار را یاد عابر پیاده و عبور آزادانه تر از ادامه دهیم؛ به‌ویژه آنکه این نرده‌ها برای جلوگیری از عبور شهروندان پیاده، کارایی صدرصد ندارند و همه از زن و مرد از آنها عبور می‌کنند؛ زیرا گذاشتن نرده از نظر طراحی شهری توجیهی ندارد و شاید غیرایمن هم باشد.

##### زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

زایوهدید

نر علمی و تخصصی بلکه به دلایل شخصی و حتی سیاسی صورت می‌گیرد، باید به عقب بازگشت. در تیرماه امسال، رحیمی می‌پذیرد از جایگاه صنفی خود با یکی از رسانه‌های تخصصی حوزه حمل‌ونقل کشور مصاحبه‌ای کند و در آن مصاحبه درباره حوزه تخصصی خود که «ایمنی هوانوردی» است سخن بگوید. در آن میزگرد که در ماهنامه تخصصی «ترابرن» انجام شده، نه مدیری کوبیده شد و نه امانت به ایشان داده‌ووی را انتخاب کرده‌اند، چنین درخواستی را نپذیرفت و فرد واسط را به صبوری ۴روزه تا بازگشت از سفر دعوت کرد اما در نهایت، چهارشنبه در پرواز و بر فراز آسمان خلیج بنگال از عزل غیر حرفه‌ای و غیرعرفی خویش مطلع شد!

##### مصاحبه: دلیلی برای عزل

مدیری بسا بیش از دودهه سابقه فعالیت اجرایی، کارشناسی و تخصصی در یکی از پیچیده‌ترین، گران ترین و مهم‌ترین صنایع کشور، یک‌شبه‌از سوی مدیر بالادستی خود با عتاب کنار گذاشته می‌شود تا دوباره شاهد یادآور تصمیمات خلق‌الساعه مدیران ارشد، وزراء و رئیس‌جمهوری باشیم که یک‌شبه، مدیران و کارشناسان خود را از وزارت خار چه،وزارت علوم، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، سازمان میراث فرهنگی و... تاراندند. ریشه چنین عزل نابهنگام و خلق‌الساعه‌ای چه بوده است؟ هیأت مدیره ایران آتکا، ضمن رد فرض منافات میان جایگاه صنفی و دولتی‌ش به «جامعه فردا» می‌گوید که اگر این طور بود، چرا یکی از اعضای هیأت مدیره صنف به‌عنوان مدیر دولتی مورد اشاره جایگزین ایشان معرفی شده است؟ پس مشکل کجاست؟ برای یافتن دلیل اصلی این کارشناس و یافتن این واقعت که سمت بسیاری از رفت‌وآمدهای بدنه کارشناسی کشور،

##### کتمان یا بر کناری؟

کارشناسان بسیاری معتقدند، صنعت هوانوردی کشور در حوزه ایمنی، چالش‌های مهم و اساسی دارد و دولت‌ها موظف به بر طرف کردن آن هستند. حتی رحیمی نیز، دلسوزانه، مصاحبه خود را در راستای باز تعریف و ایجاد اهمیت در حوزه «ایمنی» می‌داند. ایمنی، مثل کف پوش ترمینال فرودگاه‌ها، یک موضوع شیک و قابل رویت نیست برای همین کمتر مدیرسی در صنعت به آن اهمیت می‌دهد. ایمنی یک فرهنگ و محتواس‌ت او به‌عنوان دبیر کل صنف متخصصان این حرفه‌ها بار سانه‌ها، تجربیات جهانی مختلفی را که در این حوزه کسب نموده به‌عنوان یک دغدغه ملی در میان گذاشته و تمامی اظهارات او بر اساس مستندات ملی و بین‌المللی بیان شده‌است. حال باید پرسید که وزیر راه و شهرسازی، مدیر یا کارشناسی را ترجیح می‌دهد که به کتمان واقعیت‌ها بپردازد یا در یک بستر علمی و تخصصی، به بیان مشکلات و راهکارها مشغول شود؟ جامعه متخصصین مراقبت پرواز ایران، یکی از ۹ صنف و سندیکای حوزه حمل‌ونقل بود که در اعلامی‌ها به نمایندگان مجلس، حمایت خود را از معرفی دکتر آخوندی به عنوان وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد تا جایی که مراتب تشکر و قدردانی وزیر راه هم در بی داشت. بنابراین این اتفاق، بی‌اخلاقی مدیریتی شرکت فرودگاه‌های کشور و همزمان نوعی بی‌حرمتی به وزیر راه و شهرسازی و البته مدیری است که بیست‌وچهار سال سابقه دارد و بیست‌وشش ماه در تشکیلات بی‌ساختار ایمنی، شبانه‌روز زحمت کشیده‌است. در مورد رحیمی، افسان عجیب، خواس‌تن عذر او بدون برگراری بر تقاضای توابع و معارفه است اما لاقفل در ۲ سال اخیر، این اتفاق در



به داخل ورزشگاه هجوم ببرند. تماشاگرانی که تاروی داربست‌ها نشستند و به عشق فوتبال انگار جان‌شان را وسط گود آزادی حراج کردند. معضل بعدی در نیمه دوم بازی خودش را نشان داد؛ وقتی تماشاگران انواع بطری آب، کیسه پوست تخمه، سنگ، سنگ، صندلی را به سمت بازیکنان دو نیم برتاب کردند و در این میان یکی از این اشیا به عکاسان برخورد کرد و از آن بدتر وقتی بود که یک نارنجک دست‌ساز به سمت عکاسان پرتاب شد؛ تا جایی که عکاسان در میانه بازی به وسط زمین پناه برده بودند.

بازی تمام شد. یکی نرُد، دیگری باخت تا باز شاهد دربی دیگری باشیم. دربی‌ای که هر بار در شروع آن مسئولان خبر از کنترل اوضاع می‌دهند و در پایان باز همان رفتارها تکرار می‌شود.

تماشاگرانی که شب تا صبح در گرما و سرما جلوی در آزادی کشیک بازی را می‌دهند و بعد حتما با تعجب در داخل ورزشگاه می‌نوند و تلافی را با بطری و صندلی‌های کنده شده در می‌آورند و هیچ کس از کار فرهنگی حرفی به زبان نمی‌آورد. در این میان تنها استودیو آزادی باقی می‌ماند با زباله‌هایی که کسی جمع‌شان نخواهد کرد...

